

## A magyar vasút bibliája

MÁTHÉ ZOLTÁN–MUCSI BARNABÁS–  
NAGY TAMÁS–VÖRÖS ATTILA (szerk.):

*Magyarország mozdonyai.*

Budapest, Indóház Kiadó, 2007.

Uzsgyi, Mazsola, Bobó, Púpos, Csörgő, Gyík, Leó, Szöcske, Teknő – nem mesefigurák, de mindegyikről szól egy-egy mese. Valamennyi ment hetedhét határon át, élt boldogan, míg lángvágóval szét nem szedték. A többség a vonatot csak közlekedési eszközként tartja, onnan ismeri, hogy kimegy az álmomásra, felszáll rá, bosszankodik, hogy koszos a végé, illetlen a kalauz, és nehéz lekászálódni a lépcsőjén. Vannak azonban, akiknek ez az egész kaland gyönyörűség, és úgy rajonganak a különböző vasúti járművekért, mint mások a párjukért. Nekik alighanem a biblia lesz a Magyarország mozdonyai kötet.

Az még talán ismert, hogy az első hazai vasútvonalat Pest és Vác között nyitották meg 1846. július 15-én, de az, hogy az első járatot vontató gőzöst Pestnek hívták, s alkatrészekre szedve érkezett vízen és szárazföldön Belgiumból, már aligha. Az első fűttségűtől veszi számba a Magyarországon valaha is megforduló mozdonyokat a színes, elegáns kötet, külön fejezetet szentelve a gőzmozdonyoknak, a motorkocsiknak és motorvonatoknak, a dízel- és villamos mozdonyoknak, a villamos motorvonatoknak, sőt lajstromba veszi a külföldi vasúttársaságok hozzánk bejáró monstrumait is. Az

évtizedekkel ezelőtti hasonló kiadványokkal szemben ebben az albumban nem a szakmai-műszaki adatoké az elsőbbség, hanem az érdekességeké és a történeteké. Minden mozdony külön cikkelyt kapott. Például a legismertebb hazai gyártású gépezet, a 424-es gőzös, vagyis a Bivaly, amelyet még az első világháború idején kezdtek gyártani a

MÁV Gépgyárban, és csak 1984-ben vonták ki a forgalomból (külön szerepel a könyvben, hogy a muzeális értékű járművekből hol lehet még látni ép példányokat). A könyv címlapjára kerülő NoHAB is legendás jármű, az imperializmus bástyájából a hatvanas években szerzett be húszat a MÁV, igaz, gondosan ügyelve, hogy a semleges Svédországból érkezzenek a dízelmozdonyok, aztán

mégis elsősorban a Budapest–Moszkva vonalon közlekedtek. A szovjet mérnökök persze nem maradhattak le, azonnal hozták az M62-est, a Szergejt, szenvedtek is vele a svéd minőséggel elkényeztetett masiniszta. „Az elvtárs talán nem bízik a szovjet elvtársak tudásában?” – hangzott el sokszor a kérdés, de a Balaton-parton nyaralók is őket áldhatták a „csendes” kivitelért. A villamos mozdonyoknál legalább a magyar mérnökök jeleskedhettek, ott van a ma is közlekedő Szili, a V43-as, a legerősebb magyar mozdony, a Gigant, másként a V63-as, és persze napjaink kedvencei, a Desiro, a Flirt vagy a Talent.

Érdemes eltenni egy példányt, egyszer talán még bizonyítani kell, hogy nem mese: Magyarországon létezett vasúti közlekedés.

